Deutscher Bundestag
7. Wahlperiode

Drucksache 7/5090

28. 04. 76

Sachgebiet 912

Bericht und Antrag

des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen (14. Ausschuß)

zu dem von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 — FStrAb-ÄndG — — Drucksache 7/4584 —

A. Problem

Der in der Anlage zu dem Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen vom 30. Juni 1971 enthaltene Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen muß an die zwischenzeitlich veränderten Verhältnisse angepaßt werden.

B. Lösung

An die Stelle des alten Bedarfsplanes aus dem Jahre 1971 tritt eine überarbeitete Fassung mit den zwei Dringlichkeitsstufen I a (Bauzeit voraussichtlich bis etwa 1985) und I b (Bauzeit von 1985 bis 1995). Die Dringlichkeit II weist den möglichen weiteren Bedarf nach 1995 aus.

(Einmütige Billigung im Ausschuß)

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

Der Bedarfsplan wird nur in dem Umfange durchgeführt, in dem Haushaltsmittel im Bundeshaushalt jährlich zur Verfügung gestellt werden. Daher verursacht der Bedarfsplan keine unmittelbare Belastung des Bundeshaushaltes. Wenn alle Straßenbauprojekte der Dringlichkeitsstufe I a bis 1985 durchgeführt werden sollen, sind insgesamt 37,3 Mrd. DM nach dem Preisstand von September 1974 erforderlich.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn 1
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1, Postfach 821, Goethestraße 56, Telefon (0 22 21) 36 35 51

A. Bericht des Abgeordneten Lemmrich

Der Gesetzentwurf in der Drucksache 7/4584 wurde in der 222. Sitzung des Deutschen Bundestages am 13. Februar 1976 dem Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen federführend und dem Haushaltsausschuß zur Mitberatung überwiesen. Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in seinen Sitzungen am 18. Februar, 31. März und 7. April 1976 behandelt.

I. Bedarfsplan 1971

Durch den Bedarfsplan 1971, der dem Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 als Anlage beigefügt war, wurden die Straßenbauprojekte im Bundesfernstraßennetz nach einem bestimmten Berechnungssystem in drei Dringlichkeitsstufen eingeteilt:

Bauüberhang	3 150 km Straßenlänge
I. Dringlichkeitsstufe:	9 400 km Straßenlänge
II. Dringlichkeitsstufe:	8 800 km Straßenlänge
III. Dringlichkeitsstufe:	6 650 km Straßenlänge
insgesamt	28 000 km Straßenlänge

Dabei handelte es sich teilweise um den Neubau von Autobahnen und Bundesstraßen, teilweise auch um den Ausbau des vorhandenen Fernstraßennetzes. In den Jahren von 1971 bis 1975 wurden auf der Grundlage des alten Bedarfsplanes von der I. Dringlichkeitsstufe einschließlich Bauüberhang Straßenbauprojekte in der Gesamtlänge von ca. 3 150 km vollendet.

Dabei wurden rd. 20 Mrd. DM investiert. Der auf den Bedarfsplan aufgebaute 1. Fünfjahresplan für den Bundesfernstraßenbau wurde zu 95 v. H. bei Autobahnen und zu 90 v. H. bei Bundesstraßen erfüllt. Allerdings ist eine beträchtliche Aufzehrung der Vorleistungen festzustellen, sowie erheblich weniger Baubeginne im Vergleich zum Plansoll, was sich bei den künftigen Straßenbauleistungen niederschlagen wird.

Während der Laufzeit des 1. Fünfjahresplanes (1971 bis 1975) sind erhebliche Preissteigerungen festzustellen. Sie reduzierten das auf dem Preisstand 1. Januar 1970 errechnete Bauvolumen von 29,37 Mrd. DM auf effektiv 25,15 Mrd. DM. Das auf der Preisbasis 1. Januar 1974 vorgesehene Bauvolumen von 30,87 Mrd. DM ergibt bei Umrechnung auf die Preisbasis 1970 24,20 Mrd. DM. Ohne die Berücksichtigung der künftigen Preisentwicklung liegt dieser Betrag somit bereits jetzt um ca. 1 Mrd. DM unter dem Volumen des 1. Fünfjahresplanes.

II. Bedarfsplan 1976

Der § 4 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 (Ausbaugesetz) sieht nach Ablauf von jeweils fünf Jahren eine Anpassung des Bedarfsplanes durch Gesetz an die zwischenzeitliche Verkehrsentwicklung unter Beachtung des Raumordnungsgesetzes vor. Diese Anpassung soll durch den vorliegenden Gesetzentwurf vorgenommen werden. Der überarbeitete Bedarfsplan hat im Vergleich zu dem alten Plan eine wesentliche Reduzierung der Bauziele zum Inhalt, wobei sowohl den finanziellen Möglichkeiten des Bundeshaushaltes wie auch den geänderten Strukturdaten — vor allem geringerer Bevölkerungszuwachs bis 1985 als erwartet — Rechnung getragen wird. Während die frühere II. und III. Dringlichkeitsstufe als möglicher weiterer Bedarf vorbehalten bleibt, werden die noch offenen Straßenbauprojekte der bisherigen I. Dringlichkeitsstufe wie folgt eingeteilt:

Bauüberhang (violette Farbe) und Dringlichkeitsstufe I a (rote Farbe), Baudurchführung voraussichtlich bis 1985	5 700 km Straßenlänge
Dringlichkeitsstufe I b (gelbe Farbe) Baudurchführung voraussichtlich nach 1985	4 300 km Straßenlänge
insgesamt etwa	10 000 km Straßenlänge

Der Schwerpunkt der künftigen Bautätigkeit verlagert sich auf den Ausbau und auf die Verbesserung des vorhandenen Straßennetzes sowie auf die Beseitigung von Unfallschwerpunkten; neue Trassen für Autobahnen werden künftig in geringerem Maße als bisher aufgelegt werden.

Von den bis 1985 eingeplanten Straßenbauinvestitionsmitteln von 37,3 Mrd. DM werden 15,9 Mrd. DM für die Weiterführung und die Fertigstellung laufender Maßnahmen benötigt, so daß noch 21,4 Mrd. DM für den Beginn neuer Maßnahmen frei sind (jeweils Preisstand September 1974). Hinzu kommen die notwendigen Mittel für die Substanzerhaltung und Erneuerung.

Die Veränderung des Bundesfernstraßenbaues in den Jahren 1976 bis 1985 gegenüber dem Zeitabschnitt 1971 bis 1975 wird durch die erstellte bzw. geplante Bauleistung bei Autobahnbauten deutlich. Während von 1971 bis 1975 im Durchschnitt 346 km Autobahnen pro Jahr fertiggestellt wurden, sollen es von 1976 bis 1985 nur noch 250 km/Jahr sein.

Um die Baumaßnahmen kostengünstig zu gestalten, gingen die Baukosten in das Bewertungsverfahren ein.

Durch eine Ergänzung des § 6 des Ausbauplangesetzes soll sichergestellt werden, daß im Falle erheblicher Änderungen der Verkehrsstruktur, wie dies im Zusammenhang mit der neuen Netzkonzeption

der DB möglich ist, die etwa notwendigen Anpassungsmaßnahmen unabhängig von der Einordnung in die Dringlichkeitsstufen bereits vor der nächsten Überprüfung des Bedarfsplanes 1980 in Angriff genommen werden können.

Unmittelbar maßgebend für die Durchführung der Straßenbaumaßnahmen ist ausschließlich der jährliche Straßenbauplan, der eine Anlage zum Einzelplan 12 des Bundeshaushaltsplanes darstellt und in dem die Haushaltsmittel bereitgestellt werden.

III. Verlauf der Ausschußberatungen

1. Der Bundesrat hat vorgeschlagen, den § 6 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen abweichend vom Regierungsentwurf so zu ändern, daß in „begründeten Ausnahmefällen" Straßenbauprojekte auch unabhängig von der Dringlichkeitsbewertung in den Bedarfsplan in die jährlichen Straßenbaupläne aufgenommen werden können. Diesem Vorschlage ist der Verkehrsausschuß nicht gefolgt, weil dadurch das gesamte Bewertungssystem für die Dringlichkeiten in Frage gestellt werden könnte. Der Ausschuß hat stattdessen den Regierungsentwurf gebilligt, der Abweichungen nur bei „unvorhergesehenem Verkehrsbedarf, insbesondere auf Grund einer Änderung der Verkehrsstrukturen" zuläßt. Der Vertreter des Bundesministers für Verkehr hat in diesem Zusammenhang in der Ausschußsitzung darauf hingewiesen, daß außerdem in begründeten Fällen § 3 des Ausbaugesetzes angewendet wird, wonach einzelne Verbesserungsmaßnahmen im Bundesfernstraßennetz auch unabhängig von dem Bedarfsplan vorgenommen werden können. Dies ist auch bisher schon geschehen. Die Anwendung des § 3 kommt insbesondere bei der Beseitigung von Unfallschwerpunkten oder beim Bau von Ortsumgehungen in Betracht. Der Ausschuß geht davon aus, daß von dieser Bestimmung mehr als bisher Gebrauch gemacht wird.
2. Der Ausschuß greift die Anregung des Bundesrates auf, daß bei der nächsten Überprüfung des Bedarfsplanes einem verkehrsgerechten, geschlossenen Fernstraßennetz besonders Rechnung zu tragen ist. Dies macht es erforderlich, auch Maßnahmen der Dringlichkeitsstufe II zu überprüfen und sie nicht von vornherein von der Überprüfung auszuschließen.
3. Der neue Bedarfsplan ist im Oktober 1975 aufgestellt worden. In der Zwischenzeit sind einzelne Straßenbauprojekte, die in dem Plan als „im Bau" gekennzeichnet sind, bereits fertiggestellt worden. Der Ausschuß geht davon aus, daß diese und ähnliche redaktionelle Unrichtigkeiten vor der Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt beseitigt werden.

IV. Beschlüsse zu dem überarbeiteten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Gesetzentwurf)

Der Ausschuß hat die Einstufung der Straßenbauprojekte in die Dringlichkeitsstufen I a und I b des überarbeiteten Bedarfsplanes auf Grund eingegangener Änderungsvorschläge verschiedener Stellen und zahlreicher Petitionen eingehend beraten und vornehmlich aus strukturpolitischen Gründen mehrere Änderungen beschlossen. Dabei wurden folgende Grundsätze eingehalten, die auch der Haushaltsausschuß in seiner Empfehlung unterstreicht:

— Das Finanzvolumen des Bedarfsplanes von insgesamt 37,3 Mrd. DM wurde eingehalten. Höherstufungen von der Dringlichkeitsstufe I b in die Dringlichkeitsstufe I a wurden nur in dem Ausmaße vorgenommen, in dem eine entsprechende Abstufung anderer Straßenbauprojekte mit gleichem Finanzvolumen möglich war.

— Bei den Änderungen wurde darauf geachtet, daß die Anteile der Länder unberührt bleiben. Aufstufungen und Abstufungen in den Dringlichkeiten wurden somit nur innerhalb eines Bundeslandes vorgenommen.

Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat im Wege der gutachtlichen Stellungnahme eine noch stärkere Berücksichtigung raumordnungsbedeutsamer Grundsätze gefordert. Diesem Gesichtspunkt wurde bei der Einzelberatung weitgehend Rechnung getragen.

Im einzelnen sind folgende Beschlüsse gefaßt worden:

1. Baden-Württemberg

a) Es wird vorgeschlagen, die Autobahn A 7 von Heidenheim nach Aalen zunächst mit zwei Fahrstreifen (eine Fahrbahn) in die Dringlichkeitsstufe I a einzuordnen. Die entstehenden Mehrkosten von 100 Millionen DM sollen wie folgt gedeckt werden:

   — Abstufung der A 81 zwischen der Kreuzung B 464 und Gärtringen in I b,
   Einsparung 70 Millionen DM;

   — Zurückstellung der Verbreiterung der A 8 zwischen Gruibingen und Mühlhausen auf sechs Fahrstreifen (I b),
   Einsparung 30 Millionen DM.

b) Der Ausschuß geht davon aus, daß für die Ortsumgehung Blaubeuren (B 28) mit einem Aufwand von 22 Millionen DM die Anwendung des § 3 des Ausbaugesetzes geprüft wird.

2. Bayern

a) Es wird vorgeschlagen, die Autobahn A 7 im Bereich Biebelried — Gollhofen mit zwei Fahrstreifen in die Dringlichkeitsstufe I a einzuordnen. Die Mehrkosten von 120 Millionen DM sollen wie folgt gedeckt werden:

   — Abstufung der A 99 zwischen A 8 und A 96 (Autobahnring München-West) in I b,
   Einsparung 82 Millionen DM;

   — Abstufung des 5. und 6. Fahrstreifens der A 8 zwischen B 471 und A 99 (ab Autobahnring

München in nordwestlicher Richtung) von I a in I b, Einsparung 37 Millionen DM.

b) Es wird vorgeschlagen, die West-Umgehung Augsburg (B 17 n bis zur B 2 n) in I a aufzustufen, soweit die Baulast des Bundes gegeben ist. Die Mehrkosten von 45 Millionen DM sollen gedeckt werden durch die Abstufung der A 96 zwischen Landsberg und Abzweiger B 12 in I b.

c) Der Ausschuß geht davon aus, daß im Falle der Ortsumgehung Siegenburg (B 299), Kosten 9,5 Millionen DM, die Anwendung des § 3 Ausbauplangesetz gegeben ist.

d) Bei der Umgehung Muggendorf (B 470), Kosten 7 Millionen DM, empfiehlt der Ausschuß, die Anwendung des § 3 Ausbauplangesetz zu prüfen.

3. *Hessen*

Es wird vorgeschlagen, die B 43 zwischen A 5 und der B 44 in I a aufzustufen. Die Mehrkosten von 26 Millionen DM sollen durch Abstufung der B 449 zwischen Darmstadt und Ober-Ramstadt in I b gedeckt werden. Die Abstufung soll nicht den einbahnigen Teilabschnitt der Ortsdurchfahrt Nieder-Ramstadt betreffen.

4. *Niedersachsen*

Hier werden keine Änderungen vorgeschlagen.

5. *Nordrhein-Westfalen*

Es werden hier folgende Umstufungen vorgeschlagen:

a) Abstufung der A 31 zwischen Wermelskirchen und Overath von I a in I b,
Einsparung 313 Millionen DM;

b) Abstufung der B 51 von Münstereifel nach Tondorf von I a in I b,
Einsparung 15 Millionen DM;

c) Aufstufung der A 1 zwischen Euskirchen und Tondorf mit zwei Fahrstreifen in I a,
Mehraufwand 103 Millionen DM;

d) Aufstufung der A 52 von Mönchengladbach bis zur niederländischen Grenze mit zwei Fahrstreifen in I a,
Mehraufwand 60 Millionen DM;

e) Einordnung der A 57 von Alpen bis Goch mit vier Fahrstreifen statt, wie ursprünglich vorgesehen, mit zwei Fahrstreifen in I a,
Mehraufwand 35 Millionen DM;

f) Aufstufung der B 239 zwischen Espelkamp und Lübbecke in I a,
Mehraufwand 20 Millionen DM;

g) Aufstufung der B 256 von Hückeswagen bis zur A 4 mit zwei Fahrstreifen in I a,
Mehraufwand 110 Millionen DM.

6. *Rheinland-Pfalz*

a) Es wird vorgeschlagen, die A 62 im Bereich Nohfelden (B 41) — Freisen mit zwei Fahrstreifen in I a aufzunehmen. Die Mehrkosten von 64 Millionen DM sollen durch Abstufung von sechs Baumaßnahmen von I a in I b gedeckt werden:

	Millionen DM
1. B 41 von Nahbollenbach bis Fischbach (B 270)	4
2. B 41 n von Bad Kreuznach-Nord bis Bingen (A 61) mit zwei Fahrstreifen (zwei Fahrstreifen bleiben in I a)	15
3. B 51 von Igel (B 49) bis Konz (B 419) mit zwei Fahrstreifen (zwei Fahrstreifen bleiben in I a)	25
4. B 38 Ortsumgehung Landau mit zwei Fahrstreifen (zwei Fahrstreifen bleiben in I a)	10
5. B 268 Anschlußstelle B 51/B 268 bei Trier	4
6. B 10 von B 270 bis östlich Pirmasens	3
Einsparungen insgesamt	61

Der Ausschuß geht davon aus, daß die zuständigen Länderinstanzen in Kenntnis der örtlichen Verhältnisse diese Deckungsvorschläge unter allen Gesichtspunkten in eigener Verantwortung geprüft haben.

b) Der Ausschuß geht davon aus, daß bei folgenden Straßenbauprojekten die Anwendung des § 3 des Ausbaugesetzes besonders geprüft wird:

— B 420, Umgehung Niedermoschel (6,5 Millionen DM)

— B 271, Umgehung Grünstadt (15 Millionen DM)

— B 9, Umgehung Lingenfeld (34,7 Millionen DM)

7. *Saarland*

Es werden hier keine Änderungen vorgeschlagen.

8. *Schleswig-Holstein*

Es wird vorgeschlagen, die B 5 (Ortsumgehung Brunsbüttel mit Querung des Nordostsee-Kanals) in I a einzuordnen. Die Mehrkosten von 210 Millionen DM sollen durch folgende Abstufungen von I a in I b gedeckt werden:

a) Bau der B 199 Flensburg-West mit 4,8 km Länge,
Einsparung 6,7 Millionen DM;

b) Bau der B 207 zwischen Mölln und Buchholz auf einer Länge von 10,2 km,
Einsparung 16,5 Millionen DM;

c) Bau der B 502 zwischen Kiel und Schönberg in Dringlichkeitsstufe I a zunächst nur mit zwei Fahrstreifen statt, wie ursprünglich vorgesehen, mit vier Fahrstreifen,
Einsparung 16 Millionen DM;

d) Zurückstellung weiterer zwölf Einzelmaßnahmen gemäß Vorschlag der Landesregierung Schleswig-Holstein mit einem Gesamtvolumen von 112 Millionen DM. Abgestuft in Dringlichkeitsstufe I b des Bedarfsplanes werden folgende Maßnahmen:

lfd. Nr.	Bundesstraße	Bezeichnung	Länge km	Kosten Millionen DM
1.	B 4	Molfsee — B 404 südlich Kiel	4,6	4,6
2.	A 21	Stolpe — Depenau	3,5	4,9
3.	B 200	Flensburg (A 7) — B 76	4,2	15,1
4.	A 21	Moorsee — Klein Barkau	5,0	7,0
5.	A 21	(B 206) Bad Segeberg — B 205 nördlich Schackendorf	5,9	8,3
6.	B 435	OU Stapelfeld	3,9	10,9
7.	A 21	Depenau — Klein Barkau	8,5	11,9
8.	A 21	B 205 nördlich Schackendorf — Bornhöved	11,8	16,5
9.	B 209	Luisenhof — Lütau	4,4	4,4
10.	B 21	K 61 — B 75	4,1	5,7
11.	B 432	Aspelohe — (B 433) Ochsenzoll	2,0	12,6
12.	B 77	Jevenstedt (B 205) — südlich Rendsburg	4,5	10,8
			62,4	112,7

Im Bedarfsplan (Karte) dargestellt sind nur die Maßnahmen der lfd. Nr. 3, 6, 9, 11 und 12.

Der Ausschuß geht davon aus, daß die Zurückstellungen gemäß d) von der Landesregierung Schleswig-Holstein in Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten in eigener Verantwortung sorgfältig geprüft worden sind. Der Ausschuß hat daher diese Vorschläge pauschal übernommen.

Weitere 50 Millionen DM werden aus nachträglichen Zuweisungen von Straßenbaumitteln des Bundes an die Länder im Rahmen des überarbeiteten Bedarfsplanes zur Verfügung gestellt. Die trotzdem noch offene Finanzierungslücke von 9 Millionen DM wird nach 1985 geschlossen werden.

Dem Ausschuß lagen darüber hinaus zahlreiche weitere Vorschläge und Petitionen vor, die auf eine zusätzliche Höherstufung von Straßenbauprojekten in die Dringlichkeitsstufe I a abzielten. Der Ausschuß hat diese Vorschläge nicht aufgreifen können, weil eine entsprechende finanzielle Deckung durch Abstufung anderer Straßenbauprojekte nicht möglich war. Der Bedarfsplan wird jedoch gemäß § 4 des Ausbaugesetzes in fünf Jahren, also im Jahre 1980, abermals überprüft und der zwischenzeitlichen Entwicklung angepaßt werden. Alle Änderungsvorschläge, die jetzt nicht berücksichtigt werden konnten, werden in diese Überprüfung nochmals einbezogen werden.

V. Schlußabstimmung

In der Schlußabstimmung hat der Ausschuß den Gesetzentwurf in der Fassung gemäß Antrag einmütig gebilligt. Die zahlreichen Petitionen, die dem Ausschuß zugegangen sind, sollen für erledigt erklärt werden.

Bonn, den 31. März 1976

Lemmrich

Berichterstatter

B. Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Gesetzentwurf — Drucksache 7/4584 — wird mit der Maßgabe angenommen, daß die Anlage (Bedarfsplan) in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung geändert wird.
2. Die eingegangenen Petitionen werden für erledigt erklärt.

Bonn, den 31. März 1976

Der Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen

Börner	**Lemmrich**
Vorsitzender	Berichterstatter

Zusammenstellung
der Beschlüsse des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen zu der Anlage zum Gesetzentwurf
— Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen —

A. Aufstufungen

Folgende Straßenabschnitte werden in die Dringlichkeitsstufe I a eingeordnet und dementsprechend rot gekennzeichnet:

1. A 7 von Heidenheim bis Aalen mit einer Fahrbahn (zwei Fahrstreifen);
2. A 7 von Biebelried bis Gollhofen mit einer Fahrbahn (zwei Fahrstreifen);
3. B 17 n (Westtangente Augsburg), soweit Baulast des Bundes gegeben ist;
4. B 43 zwischen A 5 und B 44 (Raum Frankfurt);
5. A 1 zwischen Euskirchen und Tondorf mit einer Fahrbahn (zwei Fahrstreifen);
6. A 52 von Mönchengladbach bis zur niederländischen Grenze mit einer Fahrbahn (zwei Fahrstreifen);
7. A 57 von Alpen bis Goch mit zwei Fahrbahnen (4 Fahrstreifen) statt einer Fahrbahn (zwei Fahrstreifen);
8. B 239 zwischen Espelkamp und Lübbecke;
9. B 256 von Hückeswagen bis zur A 4 mit einer Fahrbahn (zwei Fahrstreifen);
10. A 62 von Nohfelden bis Freisen mit einer Fahrbahn (zwei Fahrstreifen);
11. B 5 (Ortsumgehung Brunsbüttel mit Querung des Nordostsee-Kanals).

B. Abstufungen

Folgende Straßenabschnitte werden in die Dringlichkeitsstufe I b eingeordnet und dementsprechend gelb gekennzeichnet:

1. A 81 zwischen der Kreuzung der B 464 und Gärtringen;
2. Ausbau der A 8 zwischen Gruibingen und Mühlhausen von 4 Fahrstreifen auf 6 Fahrstreifen;
3. A 99 zwischen A 8 und A 96 (Teilstrecke Autobahnring München-West);
4. Ausbau der A 8 zwischen B 471 und A 99 von 4 Fahrstreifen auf 6 Fahrstreifen (ab Autobahnring München in nord-westlicher Richtung);
5. A 96 zwischen Landsberg und Abzweiger B 12;
6. B 449 zwischen Darmstadt und Ober-Rammstadt (ausgenommen einbahniger Teilabschnitt der Ortsdurchfahrt Nieder-Rammstadt);
7. A 31 zwischen Wermelskirchen und Overath;
8. B 51 zwischen Münstereifel und Tondorf (A 1);
9. B 41 von Nahbollenbach bis Fischbach (B 270);
10. B 41 n von Bad Kreuznach-Nord bis Bingen (A 61) mit zwei Fahrstreifen (zwei Fahrstreifen bleiben in I a);
11. B 51 n von Igel (B 49) bis Konz (B 419) mit zwei Fahrstreifen (zwei Fahrstreifen bleiben in I a);
12. B 38 Ortsumgehung Landau mit zwei Fahrstreifen (zwei Fahrstreifen bleiben in I a);
13. B 268 Anschlußstelle B 51 / B 268 bei Trier;
14. B 10 von B 270 bis östlich Pirmasens;
15. B 199 Flensburg-West;
16. B 207 von Mölln bis Buchholz;
17. B 502 zwischen Kiel und Schönberg mit zwei Fahrstreifen (zwei Fahrstreifen bleiben I a);
18. B 200 ab Flensburg bis zur B 76;
19. B 435 Ortsumgehung Stapelfeld;
20. B 209 von Luisenhof bis Lütau;
21. B 432 von Aspelohe bis Ochsenzoll;
22. B 77 von Jevenstedt (B 205) bis südlich Rendsburg.